



PATENT APPLICATION

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re application of

Docket No: Q78244

Takamichi KUDO

Appln. No.: 10/696,569

Group Art Unit: 2874

Confirmation No.: 5905

Examiner: Not Yet Assigned

Filed: October 30, 2003

For: OPTICAL CONNECTOR

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT

Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450  
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

Submitted herewith is one (1) certified copy of the priority document on which a claim to priority was made under 35 U.S.C. § 119. The Examiner is respectfully requested to acknowledge receipt of said priority document.

Respectfully submitted,

*Darryl Mexic* 41232  
Darryl Mexic  
Registration No. 23,063

SUGHRUE MION, PLLC  
Telephone: (202) 293-7060  
Facsimile: (202) 293-7860

WASHINGTON OFFICE  
23373  
CUSTOMER NUMBER

Enclosures: JAPAN 2002-316500

DM/lck

Date: April 7, 2004

日本国特許庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日      2002年10月30日  
Date of Application:

出願番号      特願2002-316500  
Application Number:

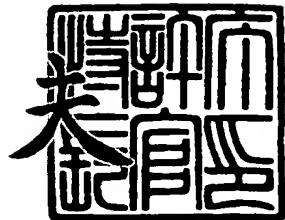
[ST. 10/C] :      [JP2002-316500]

出願人      矢崎総業株式会社  
Applicant(s):

2003年11月19日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

今井康



【書類名】 特許願

【整理番号】 P-42928

【提出日】 平成14年10月30日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 G02B 6/42

【発明者】

【住所又は居所】 静岡県裾野市御宿1500 矢崎総業株式会社内

【氏名】 工藤 剛通

【特許出願人】

【識別番号】 000006895

【氏名又は名称】 矢崎総業株式会社

【代理人】

【識別番号】 100105647

【弁理士】

【氏名又は名称】 小栗 昌平

【電話番号】 03-5561-3990

【選任した代理人】

【識別番号】 100105474

【弁理士】

【氏名又は名称】 本多 弘徳

【電話番号】 03-5561-3990

【選任した代理人】

【識別番号】 100108589

【弁理士】

【氏名又は名称】 市川 利光

【電話番号】 03-5561-3990

## 【選任した代理人】

【識別番号】 100115107

## 【弁理士】

【氏名又は名称】 高松 猛

【電話番号】 03-5561-3990

## 【選任した代理人】

【識別番号】 100090343

## 【弁理士】

【氏名又は名称】 栗宇 百合子

【電話番号】 03-5561-3990

## 【手数料の表示】

【予納台帳番号】 092740

【納付金額】 21,000円

## 【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 0002922

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車載用光コネクタ

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 受発光モジュールと、光ファイバと、前記受発光モジュールと前記光ファイバとの間に介在し前記受発光モジュールと前記光ファイバとを光学的に接続するレンズスリーブとを備えた車載用光コネクタであって、

前記光ファイバがガラスファイバであって、且つ前記受発光モジュールの内、少なくとも発光モジュールが発光角の小さい発光素子であることを特徴とする車載用光コネクタ。

【請求項 2】 前記発光素子の発光角が15度～25度の範囲内、好ましくは18度前後に設定されていることを特徴とする請求項1記載の車載用光コネクタ。

【請求項 3】 前記ガラスファイバは、前記レンズスリーブに対して予め定められた範囲内の間隙を可動するように配されていることを特徴とする請求項2記載の車載用光コネクタ。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、光ファイバと受発光モジュールとの間に、光ファイバと受発光モジュールとを光学的に接続するレンズスリーブを介在させた光コネクタに関し、特に車載用に用いられる車載用光コネクタに関する。

【0002】

【従来の技術】

従来、光コネクタとして、例えば、下記特許文献1に記載されているようなものが知られている。

図3に示すように、従来の光コネクタ50は、レセクタップル（機器側コナクタ）51と、光プラグ（光ファイバ側コネクタ）52とを備えている。光プラグ52は、互いに並設される一対の光ファイバ53と、プラグハウジング54、スプリングキャップ55とを備え、プラグハウジング54内に一対のフェルールを設け

ている。

### 【0003】

光ファイバ53は、互いに屈折率が異なって形成され、同軸的に配されたコア53aと、クラッド53bとを備えている。

レセクタブル51は、合成樹脂等からなるハウジング56と、受信モジュールとしての受信デバイス57（図4に示す）と、送信モジュールとしての送信デバイス58（図5に示す）と、一对のスリーブ59とを備えている。

### 【0004】

図4及び図5に示すように、ハウジング56は、箱形状に形成されており、一对の収容室60と、収容室60のそれぞれに連通する一对の支承筒61とを備え、収容室60と支承筒61の双方とが開口部によって連通している。

支承筒61は、それぞれ円筒形に形成されて平行に配されており、収容室60内に収容された受・送信デバイス57, 58の光軸に平行に配されている。

### 【0005】

収容室60と支承筒61との間には、支承筒61に収容されたスリーブ59のフランジ部62に当接する段部63が設けられている。

受信デバイス57と送信デバイス58とは、それぞれ収容室60内に収容されている。受信デバイス57は、受光した信号光を電気信号に変換するデバイスであり、信号光を受光するための受光面64を備えている。

送信デバイス58は、電気信号を信号光に変換するデバイスであり、信号光を出射するための発光面65を備えている。

### 【0006】

スリーブ59は、光ファイバ53から受・送信デバイス57, 58に向かうにしたがって徐々に縮径しつつ側部66がテーパとなった円錐台状の導光路67と、外周突出部68と、外管部69と、フランジ部62とを一体に備えている。

### 【0007】

導光路67において縮径して小さくなった端面70は、受信デバイス57の受光面64より小さく形成され、かつ送信デバイス58の発光面65より大きく形成されている。端面70は、受光面64及び発光面65に相対した状態で配され

ている。即ち、端面70は、受・送信デバイス57, 58と光学的に接続される。なお、端面70は、導光路67の小径側の端面をなしている。

#### 【0008】

導光路67は、端面70の逆側に位置する大径側の一端部寄りの端面71が、光ファイバ53の端面53cに相対した状態で配される。即ち、端面71は、光ファイバ53と光学的に接続される。導光路67は、端面71のレンズ72を一体に形成している。

#### 【0009】

レンズ72は、端面71から光ファイバ53に向かって凸に形成されている。レンズ72は、所定の曲率半径で形成されており、例えば球面レンズになっている。レンズ72は、外管部69の光ファイバ53側の端面73より突出しない位置に配されている。

#### 【0010】

外周突出部68は、一端部に位置する導光路67の外周面から、導光路67の外周方向に向かって突出している。外周突出部68は、導光路67の光軸を中心とした円環状に形成されている。

#### 【0011】

外管部69は、円管形状に形成され、かつ外周突出部68の外縁部から端面70に向かって延在しており、外周突出部68の外縁部から光軸に沿って導光路67の全長に亘って延在している。

また、外管部69の端面70寄りの端面は、端面70と略同一平面上に位置しており、光軸に沿った全長に亘って、その外径が一定に形成されていて、光軸を中心としている。導光路67と外周突出部68と外管部69とは、互いに同軸的に配されている。

#### 【0012】

フランジ部62は、外管部69の外周面から外周に向かって突出しており、外管部69の光軸に沿った中央部又は外周面のいずれかに設けられている。また、フランジ部62は、光軸を中心とした円環状に形成されており、導光路67と外周突出部68と外管部69と互いに同軸上に配されている。

**【0013】**

スリーブ59は、レンズ72が光ファイバ53の端面53cに相対するように、端面71が受・送信デバイス57, 58と相対するように、支承筒61内に収容されている。このとき、フランジ部62が段部63と当接する。

フェルール73は、光ファイバ53を被覆した際に、先端部74が先端に配される。

**【0014】**

スリーブ59を介して光ファイバ53から受信デバイス57に信号光が伝送されるに際しては、図4中に矢線で示すように、光ファイバ53内を全反射を繰り返しながら進行して伝送された光C1, C2は、その光ファイバ53の端面53cから射出され、レンズ72を介してスリーブ59内に入射する。

そして、導光路67の側部66が受信デバイス57へ向けて縮径するテーパであり、側部66が空気層に接していることから、光C1, C2は、全反射を繰り返しながら集光し、受信デバイス57の受光面64に入射する。

**【0015】**

スリーブ59を介して送信デバイス58から光ファイバ53へ光が伝送されるに際しては、送信デバイス58の発光面65から射出される例えばLED光C3（レーザー光も含む）は、スリーブ59の端面70を介してスリーブ59内へ入射する。

そして、導光路67の側部66が送信デバイス58へ向けて縮径するテーパであり、側部66が空気層に接していることから、LED光C3は、拡散されながら全反射を繰り返して進行し、レンズ72に到達する。その後、LED光C3は、レンズ72により集光され、光ファイバ53の端面53cを介して光ファイバ53内に入射する。

**【0016】****【特許文献1】**

特開2002-023024号公報

**【特許文献2】**

特開2000-329972号公報

**【特許文献3】**

特開2001-133665号公報

**【0017】****【発明が解決しようとする課題】**

上記従来の光コネクタ50では、スリーブ59と光ファイバ53との接続時に間隙が必要となる場合、その間隙を埋めるために、ファイバ導波路を用いたカットスリーブが必要になる。しかしながら、コネクタ嵌合時のクリアランスを考慮すると、カットスリーブと光ファイバ53との間に間隙が生じ、ロスの増加をまねく原因となり得る。

**【0018】**

その対策として、本出願人は、上記特許文献2及び3等においてレンズスリーブを用いることを提案した。図6に示すように、前記レンズスリーブを用いた光コネクタの基板81上に固定された送信デバイス80から射出された光Cは、レンズスリーブ82によって集光され、光ファイバ83内に入射する。光ファイバ83は、レセプタクルとプラグの嵌合時に光コネクタの寸法公差やクリアランスがあるため、図中に示す範囲a内で軸方向に可動される。

しかしながら、図6に示すようなレンズスリーブを用いた場合、光コネクタの設計上決まっているレンズスリーブ82に与えられるスペースL内で、開口数が37度( $NA = 0.6$ )の大口径であるため、全体的な外径が大きくなり、小径にでき難いという問題点があった。

**【0019】**

本発明は、上記課題を解決するためになされたものであり、その目的は、ガラスファイバを用いることによって、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、さらには高耐熱化による高温箇所への配策が可能となる車載用光コネクタを提供することにある。

**【0020】****【課題を解決するための手段】**

上記課題を解決する本発明の請求項1記載の車載用光コネクタは、受発光モジュールと、光ファイバと、前記受発光モジュールと前記光ファイバとの間に介在

し前記受発光モジュールと前記光ファイバとを光学的に接続するレンズスリーブとを備えた車載用光コネクタであって、前記光ファイバがガラスファイバであつて、且つ前記受発光モジュールのうち、少なくとも発光モジュールが発光角の小さい発光素子であることを特徴とする。

### 【0021】

前記構成の車載用光コネクタによれば、ガラスファイバを用いることによって、レンズスリーブに取り込まれる光信号が発光モジュールの小さい開口数により小さい径になる。

したがって、小さい開口数をもつ発光モジュールを用いることによって、レンズスリーブの円筒部を細径にするとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによって、細径のガラスファイバを用いても、均等な効率的な光入力が可能となる。

その結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、さらには高耐熱化による高温箇所への配策が可能となり、車体のルーフパネル間やエンジンルーム等の狭いスペースに配策することができる。

### 【0022】

また、本発明の請求項2記載の車載用光コネクタは、請求項1記載の車載用光コネクタにおいて、前記発光モジュールの発光角が15度～25度の範囲内、好ましくは18度前後に設定されていることを特徴とする。

### 【0023】

前記構成の車載用光コネクタによれば、発光角が15度～25度の範囲内、好ましくは18度前後に設定された発光モジュールが用いられる。

したがって、18度を含む15度～25度の範囲の小さい開口数をもつ発光モジュールを用いることによって、レンズスリーブの円筒部を細径にするとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによって、細径のガラスファイバを用いても、均等な効率的な光入力が可能となる。

その結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や

中間コネクタの数量増加、さらには高耐熱化による高温箇所への配策が可能となり、車体のルーフパネル間やエンジンルーム等の狭いスペースに配策することができる。

#### 【0024】

また、本発明の請求項3記載の車載用光コネクタは、請求項2記載の車載用光コネクタにおいて、前記レンズスリーブは、ガラスファイバに対して予め定められた間隙を介して配されていることを特徴とする。

#### 【0025】

前記構成の車載用光コネクタによれば、予め定められた大きさの間隙を介してレンズスリーブとガラスファイバとが結合される。

したがって、間隙を介して結合された小さい開口数をもつ発光モジュールとレンズスリーブとによって、レンズスリーブの円筒部を細径にすることができるとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによって、細径のガラスファイバを用いても、所定の大きさに設定された間隙に対して均等な効率的な光入力が可能となる。

その結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、さらには高耐熱化による高温箇所への配策が可能となり、車体のルーフパネル間やエンジンルーム等の狭いスペースに配策することができる。

#### 【0026】

##### 【発明の実施の形態】

以下、本発明の車載用光コネクタの一実施形態を図1及び図2に基づいて詳細に説明する。図1は本発明の車載用光コネクタの一実施形態を示す平面図、図2は図1における車載用光コネクタの光パワーの特性図である。なお、図1には車載用コネクタにおける要部のみが示され、他の部位は従来と同様の構造を有するため具体的な説明は省略する。

#### 【0027】

図1に示すように、本実施形態の車載用光コネクタ10は、主として、発光モジュール11と、レンズスリーブ12と、ガラスファイバ13と、を備えている

。

発光モジュール11は、R C L E D, V C S E L, L D等の発光素子であって、小さい発光角18度をもち、基板20上に固定され、収容室（図4参照）内に収容されている。

また、発光モジュール11は、電気信号を信号光に変換するデバイスであり、信号光を出射するための発光面11aを備えている。発光モジュール11の発光角は、18度を含んで15度～25度の範囲が好ましい。

### 【0028】

発光モジュール11は、従来に比べてほぼ1/4に相当する小さい発光角をもつため、高強度の光出力を得ることができるように加えて、光源の広帯域化が可能になる。

また、レンズスリーブ12の全長を短くして、且つレンズスリーブ12の円筒部12bを細径にすることができるとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによって、細径のガラスファイバ13を用いても、光コネクタの設計上決まっているレンズスリーブ12に与えられるスペースL内で、間隙14を大きく空けることが可能となる。したがって、細径のガラスファイバ13に入射する角度を小さくすることができ、均等で効率的な光入力が可能となる。

### 【0029】

レンズスリーブ12は、レンズ部12aと、円筒部12bとからなる。円筒部12bは、レンズ部12aの発光モジュール11側に配されている。円筒部12bは、ガラスファイバ13から発光モジュール11に向かうにしたがって徐々に縮径しつつ側部15がテーパとなった円錐台状の導光路16を有する。

また、レンズスリーブ12は、発光モジュール11から与えられる光信号の径が小さく、集光性をもたせるために細径であって小型に形成される。

### 【0030】

レンズスリーブ12は、耐熱性が高いシクロオレフィン（Cycloolefin）系の合成樹脂や、透明なポリカーボネイト（Polycarbonate:PC）や、ポリメタクリル酸メチル（Polymethylmethacrylate:PMMA）によって成形されている。なお、シ

ンクロオレフィン系の合成樹脂とは、炭化水素が環状構造を有し、二重結合をもたないものである。

#### 【0031】

また、レンズスリーブ12は、導光路16において縮径して小さくなつた端面17が、発光モジュール11の発光面11aより大きく形成されている。端面17は、発光面11aに相対した状態で配されている。即ち、端面17は、発光モジュール11に光学的に接続される。なお、端面17は、導光路16の小径側の端面をなしている。

#### 【0032】

導光路16は、端面17の逆側に位置する大径側の端面18が、ガラスファイバ13の端面13aに相対した状態で配される。即ち、端面18は、ガラスファイバ13と光学的に接続される。また、導光路16は、端面18のレンズ部12aを一体に形成している。

レンズ部12aは、端面18からガラスファイバ13に向かって所定の曲率半径で形成されており、例えば球面レンズになっている。また、レンズ12aは、ガラスファイバ13側の端面18より突出して配されている。

#### 【0033】

レンズスリーブ12は、レンズ部12aがガラスファイバ13の端面13aに相対するように、端面18が発光モジュール11と相対するように、支承筒（図4参照）内に収容されている。そして、例えば、フランジ部が段部に当接する。

#### 【0034】

ガラスファイバ13は、例えば、HPCF (Hard Polymer Clad Fiber) (コア: 200  $\mu$ m、クラッド: 230  $\mu$ m) である。ガラスファイバ13は、耐熱温度が125°Cであり、一般的なプラスチック製の光ファイバの耐熱温度がほぼ85°Cであるのと比べて、遙かに高い耐熱温度を有する。

#### 【0035】

また、ガラスファイバ13は、プラスチック製の光ファイバに比べて通信容量が飛躍的に大きく、例えば、画像の伝送も容易に行うことができ、プラスチック製の光ファイバに比べてはるかに細い線径を有する。

更に、ガラスファイバ13は、高効率な接続を実現でき、ガラスファイバ13は、予め定められた間隙14を置いてレンズスリーブ12に結合されている。

#### 【0036】

間隙14は、レンズスリーブ12の端面18とガラスファイバ13の端面13aとの間に予め定められた大きさで配される。実験の結果、0.2～0.8mmで使用できることが確認された。間隙14は、ガラスファイバ13が、プラスチック製の光ファイバに比べてはるかに細い線径を有するため、均等で効率的な光入力を行うために重要な要素である。

#### 【0037】

このような構造を有する車載用光コネクタ10において、レンズスリーブ12を介して発光モジュール11からガラスファイバ13へ光信号が伝送されるのに際して、発光モジュール11の発光面11aから射出される、例えばLED光C（レーザー光も含む）が、レンズスリーブ12の端面18を介してレンズスリーブ12内へ入射する。

#### 【0038】

そして、導光路16の側部15が発光モジュール11へ向けて縮径するテープであり、側部15が空気層に接していることから、LED光Cは、拡散されながら全反射を繰り返して進行し、レンズ部12aに到達する。その後、LED光Cは、レンズ部12aにより集光され、ガラスファイバ13の端面13aを介してガラスファイバ13内に入射する。

#### 【0039】

図2に示すように、車載用光コネクタ10における光パワーの特性を0～1.0mmの範囲で範囲aを変更することによって調べた。

試験結果は、0～1.0mmの範囲内で、パワーの損失がほとんどないが、特にパワーのピークを生じる0.7mm付近を含む、0.2～0.8mmまでの範囲が損失の最も少ない範囲であることがわかる。

#### 【0040】

上述した車載用光コネクタ10は、コネクタハウジング、フェルール、支承筒等の外装部品を、従来のプラスチック製の光ファイバを用いたものと併用するこ

とができる。そのため、新たな部品を作製することなく、工数の増加を招くことがない。また、レンズスリーブ12とガラスファイバ13とは、図中に示す範囲a内で軸方向に可動するように配されている。

#### 【0041】

本実施形態によれば、レンズスリーブ12に取り込まれる光信号が、発光モジュール11の小さい開口数により小さい径になる。

したがって、小さい開口数をもつ発光モジュール11を用いることによって、レンズスリーブ12の円筒部12bを細径にすることができるとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによって、細径のガラスファイバ13を用いても、均等な効率的な光入力が可能となる。

その結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、さらには高耐熱化による高温箇所への配策が可能となり、車体のルーフパネル間やエンジンルーム等の狭いスペースに配策することができる。

#### 【0042】

また、発光角が18度を含む15度～25度の範囲に設定された発光モジュール11が用いられる。

したがって、18度を含む15度～25度の範囲の小さい開口数をもつ発光モジュール11を用いることによって、レンズスリーブ12の円筒部12bを細径にすることができるとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによって、細径のガラスファイバを用いても、均等な効率的な光入力が可能となる。

その結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、さらには高耐熱化による高温箇所への配策が可能となり、車体のルーフパネル間やエンジンルーム等の狭いスペースに配策することができる。

#### 【0043】

また、予め定められた大きさの間隙14を介してレンズスリーブ12とガラスファイバ13とが結合される。

したがって、間隙14を介して結合された小さい開口数をもつ発光モジュール11とレンズスリーブ12とによって、レンズスリーブ12の円筒部12bを細径にすることができるとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによって、細径のガラスファイバを用いても、所定の大きさに設定された間隙に対して均等な効率的な光入力が可能となる。

その結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、さらには高耐熱化による高温箇所への配策が可能となり、車体のルーフパネル間やエンジンルーム等の狭いスペースに配策することができる。

#### 【0044】

なお、本発明に係る車載用光コネクタは、上述した実施形態に限定されるものではなく、適宜な変形、改良等が可能である。例えば、受光モジュール、レンズスリーブ、ガラスファイバの組合せは、発光モジュールのものと同様に構成するのが好ましい。また、レンズ部は、複数の曲率半径を有する非球面レンズに形成しても良い。

#### 【0045】

##### 【発明の効果】

以上説明したように本発明の請求項1記載の車載用光コネクタによれば、ガラスファイバを用いることによって、レンズスリーブに取り込まれる光信号が発光モジュールの小さい開口数により小さい径になる。

したがって、小さい開口数をもつ発光モジュールを用いることによって、レンズスリーブの円筒部を細径にすることができるとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによって、細径のガラスファイバを用いても、均等な効率的な光入力が可能となる。

その結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、高耐熱化による高温箇所への配策が可能となり、車体のルーフパネル間やエンジンルーム等の狭いスペースに配策することができる。

#### 【0046】

また、請求項2記載の車載用光コネクタによれば、発光角が18度を含む15

度～25度の範囲に設定された発光モジュールが用いられる。

したがって、18度を含む15度～25度の範囲の小さい開口数をもつ発光モジュールを用いることによって、レンズスリーブの円筒部を細径にすることができるとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによつて、細径のガラスファイバを用いても、均等な効率的な光入力が可能となる。

その結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、高耐熱化による高温箇所への配策が可能となり、車体のルーフパネル間やエンジンルーム等の狭いスペースに配策することができる。

#### 【0047】

また、請求項3記載の車載用光コネクタによれば、予め定められた大きさの間隙を介してレンズスリーブとガラスファイバとが結合される。

したがって、間隙を介して結合された小さい開口数をもつ発光モジュールとレンズスリーブとによって、レンズスリーブの円筒部を細径にすることができるとともに、レンズ曲率半径も小さくして最適化を図ることができる。それによつて、細径のガラスファイバを用いても、所定の大きさに設定された間隙に対して均等な効率的な光入力が可能となる。

その結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、高耐熱化による高温箇所への配策が可能となり、車体のルーフパネル間やエンジンルーム等の狭いスペースに配策することができる。

#### 【0048】

以上の結果、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、さらには高耐熱化による高温箇所への配策が可能となる車載用光コネクタを提供することができる。

#### 【図面の簡単な説明】

##### 【図1】

本発明の車載用光コネクタの一実施形態を示す側面図である。

##### 【図2】

図1における車載用光コネクタの光パワーの特性図である。

**【図3】**

従来の光コネクタの平面図である。

**【図4】**

図3における受信デバイス周りの断面図である。

**【図5】**

図3における送信デバイス周りの断面図である。

**【図6】**

従来のレンズスリーブを示す側面図である。

**【符号の説明】**

1 0 車載用光コネクタ

1 1 発光モジュール

1 2 レンズスリーブ

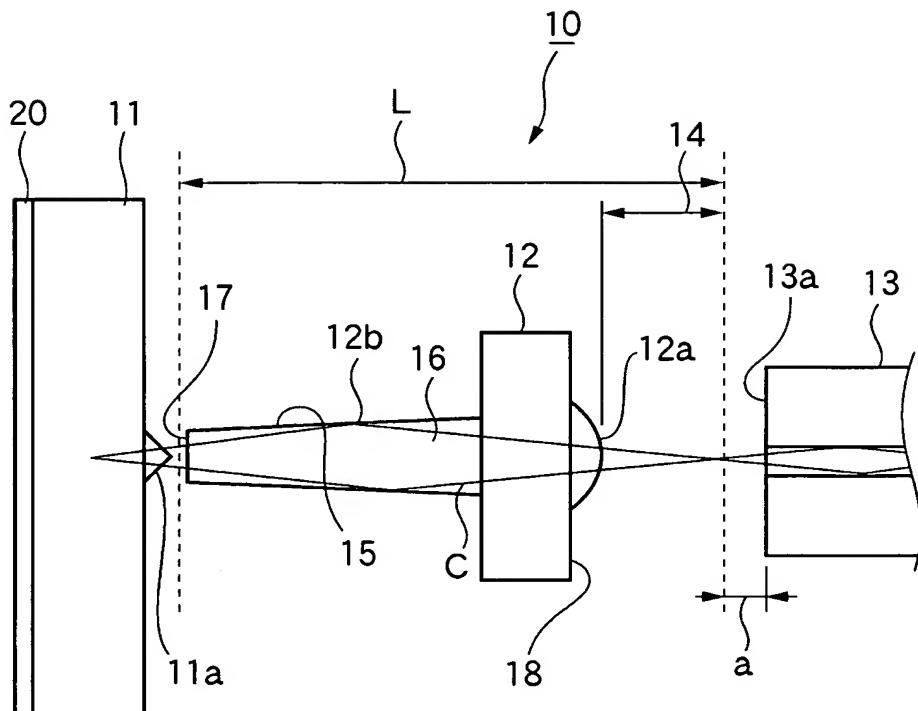
1 3 ガラスファイバ

1 4 間隙

【書類名】

図面

【図 1】



10 車載用光コネクタ

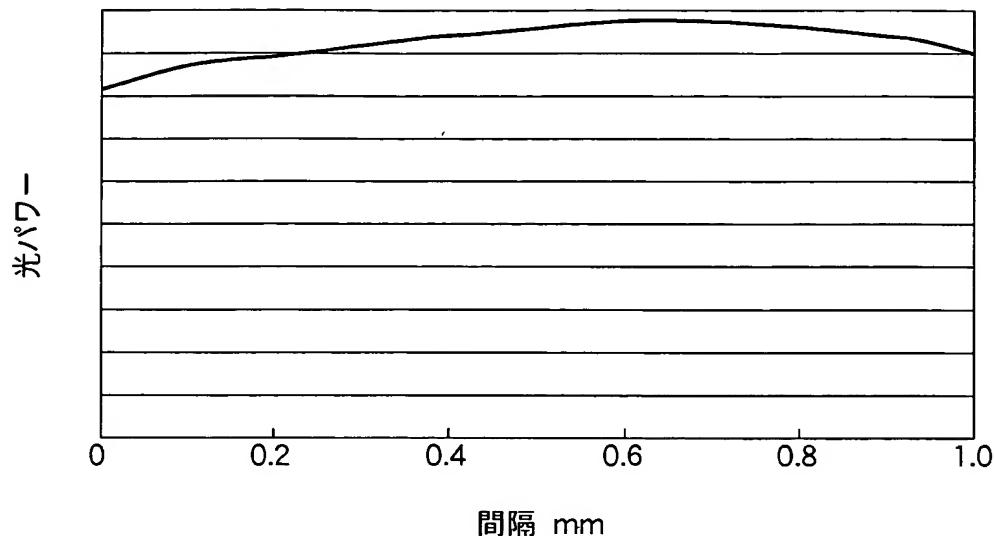
11 発光モジュール

12 レンズスリーブ

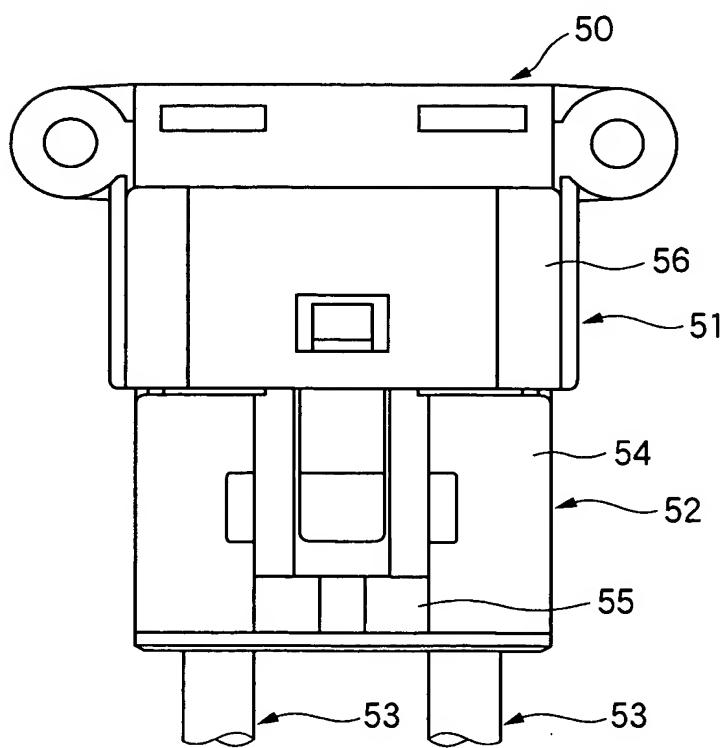
13 ガラスファイバ

14 間隙

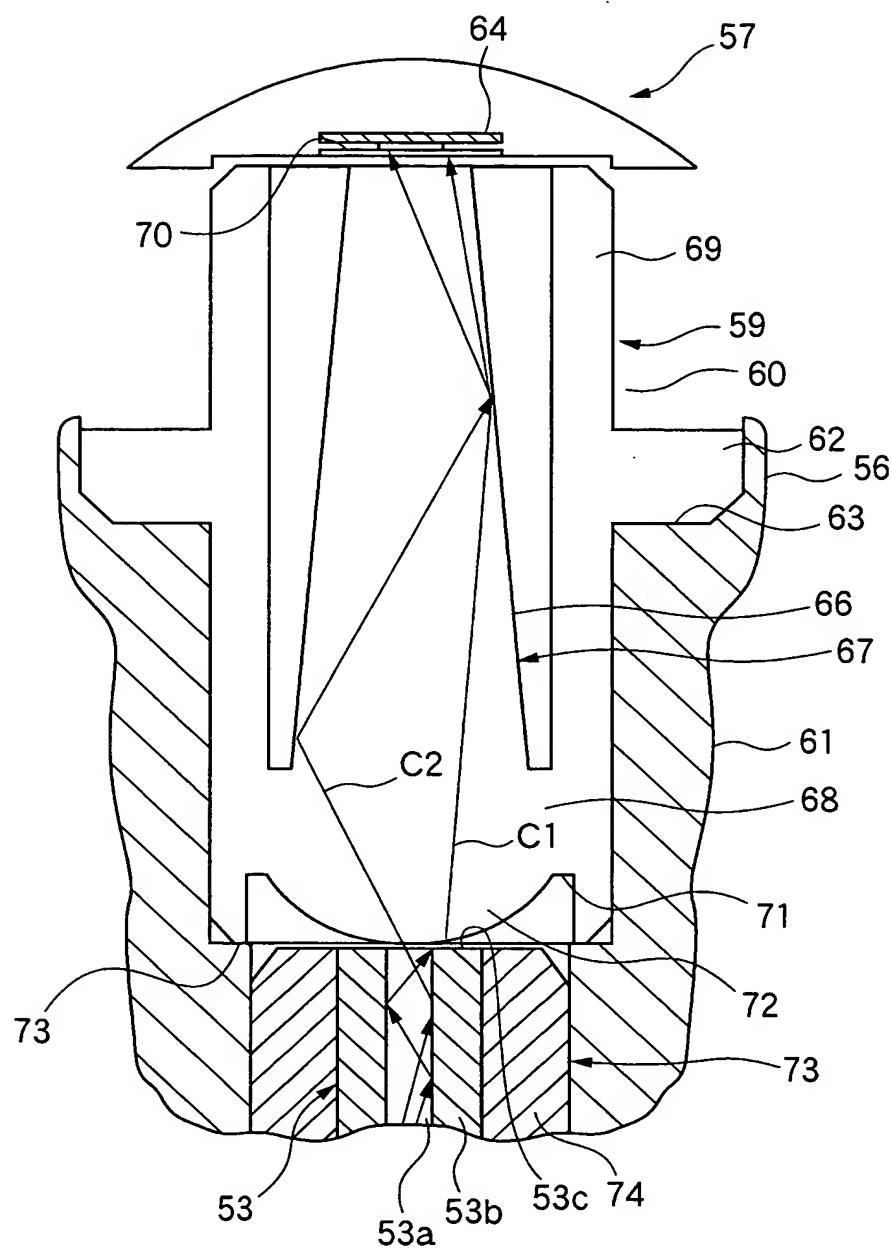
【図 2】



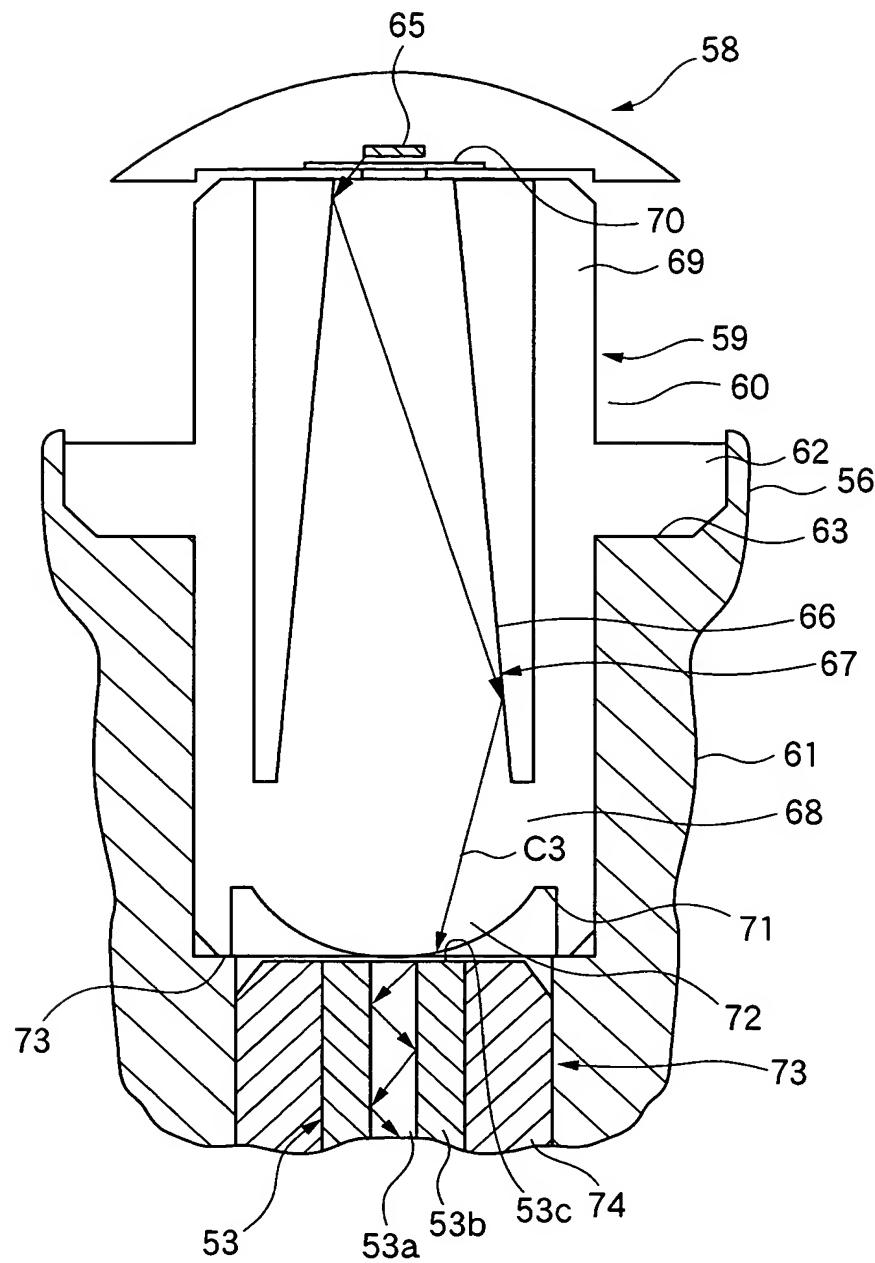
【図 3】



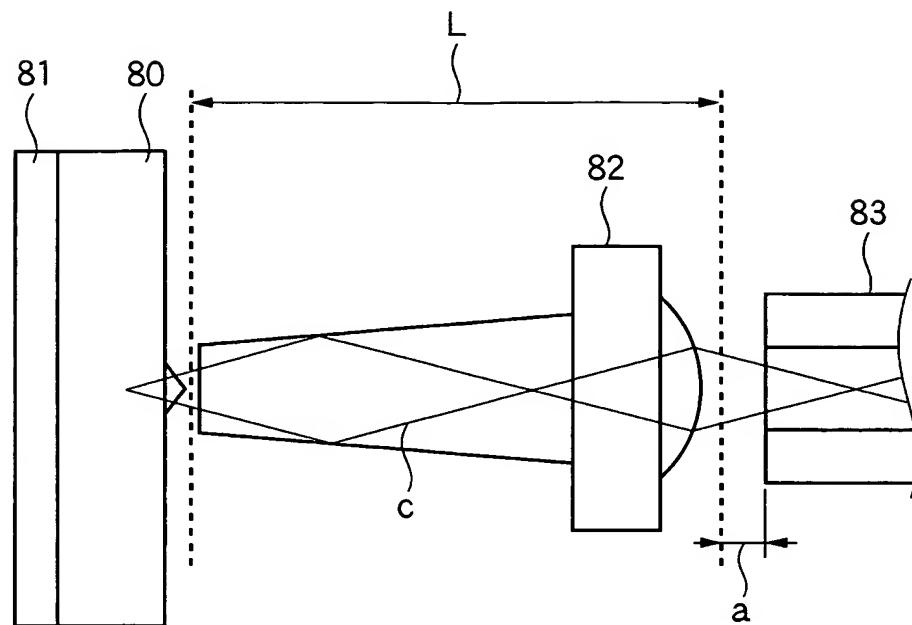
【図4】



【図5】



【図6】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 ガラスファイバを用いることによって、広帯域の光伝送が可能となり、高出力・低損失化による長距離伝送や中間コネクタの数量増加、高耐熱化による高温箇所への配策が可能となる車載用光コネクタを提供する。

【解決手段】 本発明の車載用光コネクタは、受発光モジュールと、光ファイバと、受発光モジュールと光ファイバとの間に介在し受発光モジュールと光ファイバとを光学的に接続するレンズスリーブ12とを備えている。そして、光ファイバがガラスファイバ13であって、且つ受発光モジュールの内、少なくとも発光モジュール11が発光角の小さい発光素子である。

【選択図】 図1

特願2002-316500

出願人履歴情報

識別番号 [000006895]

1. 変更年月日 1990年 9月 6日

[変更理由] 新規登録

住所 東京都港区三田1丁目4番28号  
氏名 矢崎総業株式会社